

Deutschlandfunk

## **GESICHTER EUROPAS**

Samstag, 02. Januar 2016 / 11.05 - 12.00 Uhr

KW 53

### **Drehkreuz für Erdogans neue Türkei: Istanbuls Mega-Flughafen**

Mit Reportagen von Gunnar Köhne  
Am Mikrofon: Jeanette Seiffert  
Musikauswahl und Regie: Babette Michel

#### **Urheberrechtlicher Hinweis**

*Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein privaten Zwecken genutzt werden. Die Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige Nutzung, die über den in §§ 44a bis 63a Urheberrechtsgesetz geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.*

© **Deutschlandradio** 

- unkorrigiertes Exemplar -

## Design

MUSIK

Atmo: Startendes Flugzeug

Moderation:

**„Drehkreuz für Erdogans neue Türkei: Istanbul's Mega-Flughafen.“** Eine Sendung mit Reportagen von Gunnar Köhne. Am Mikrophon begrüßt Sie Jeanette Seiffert.

MUSIK

Literatur 1
-------------

*„Istanbul: Nach der wochenlangen Fahrt auf dem offenen Meer wirkte sich der Anblick seltsam auf Jahans Vorstellungskraft aus, besonders an einem so dunstigen Tag. Je länger er starnte, umso mehr erschien ihm das Land wie eine Fortsetzung des Meeres, wie eine zerfließende, schwankende, sich ständig verändernde Stadt hoch oben auf den Wellenkämmen. Doch dann löste sich der Dunst nach und nach auf, als hätte jemand einen Vorhang zurückgezogen, und strahlend hell und mit scharfen Umrissen öffnete sich die Stadt seinem Blick – Licht und Schatten, Kuppen und Abhänge, wie ein einziger wuchernder Widerspruch, liebevoll und gleichzeitig herzlos. Istanbul verteilte großzügig und widerrief sein Geschenk im selben Atemzug. Eine Stadt, so groß, dass sie sich nicht nur nach rechts und links ausdehnte, sondern auch nach oben hin, zum Firmament, als wäre ihr Hunger nicht zu stillen.“*

## Moderation

Ein Kanal unter dem Bosphorus, der Europa unterirdisch mit Asien verbindet. Die gewaltigen Pfeiler einer neuen Brücke übers Meer, gigantische Wolkenkratzer, am Reißbrett geplante riesige Trabantenstädte - der Expansionsdrang der 12-Millionen-Metropole Istanbul setzt sich unaufhaltsam fort.

Schon jetzt kann man für die Beton gewordenen Machbarkeitsträume kaum ausreichend Superlative finden. Und bald kommt ein weiterer hinzu: Ein neuer, dritter Flughafen. Der größte der Welt soll er werden und Istanbul zum wichtigsten Drehkreuz zwischen West und Ost, zwischen Europa, Asien und den arabischen Ländern machen.

Der Flughafen sollte eigentlich am 29. Oktober 2017 den Betrieb aufnehmen, dem 94. Jahrestag der Gründung der Türkei. Nun hat sich die Fertigstellung zwar bis Ende 2018 verzögert - dennoch: Präsident Recep Tayyip Erdogan wird es sich nicht nehmen lassen, den neuen Flughafen als Symbol einer aufstrebenden Türkei - und damit auch seiner eigenen Macht - zu feiern. Doch gleichzeitig ist das Großprojekt umstritten wie kaum ein anderes. Das Urteil der Istanbuler fällt entsprechend vielstimmig aus.

### **REPORTAGE 1: Umfrage Istanbuler Bürger zum neuen Flughafen**

Fatih Saralasan, Maschinentechner: „Für die türkische Nation ist das eine tolle Sache. Dort werden Unternehmen beauftragt und viele Arbeitsplätze geschaffen werden. Das wird der Wirtschaft gut tun. Das bringt nur Vorteile. Und es wird mehr Flüge, vor allem Langstreckenflüge geben, und das könnte die Türkei vielleicht zu dem Zentrum werden lassen. Um dieses Gelände zu erschließen, muss es natürlich betoniert werden, aber das ist ja überall auf der Welt so. Aber ich denke, dass der Nutzen des Flughafens größer sein wird als der Schaden.“ Freundin: „Denn er wird ja für das Volk gemacht!“

Hakan Yilmaz, Ex-Journalist und Verleger: „Ich denke, dass der 3. Flughafen der Spekulation dient. Istanbul ist zugebaut, diese

nördliche Region, in der der Flughafen gebaut wird, ist die Lunge der Stadt, voller Bäume. Dort so ein riesiges Gebiet in eine Baustelle zu verwandeln, wird Istanbul nicht gut tun. Auch für die Wasserreserven ist es nicht gut. Wir haben ja jetzt schon Wasserprobleme, sobald das Wetter nur ein bisschen wärmer wird. Es ist eine unnötige und undurchdachte Investition. Für Istanbul wird das keine profitable Investition. Es ist halt eine Spekulation, vor allem geplant gegen Deutschland und Lufthansa - bloß ein hohles Projekt."

Zuhal Turgut, Rentnerin: „In dieser Region wollen wir niemals einen Flughafen. Auf keinen Fall. Denn der Natur wurde dort sehr großen Schaden zugefügt, ein großes Massaker. Wir brauchen doch zuallererst Wälder, keinen dritten Flughafen. Wenn der eröffnet wird, werden die umliegenden Grundstücke den Gefolgsleuten der Regierung gegeben und sie werden es nutzen, so wie ihnen auch hier in Istanbul alles gehört. Bäume werden gefällt, weil sie Feinde von Bäumen sind. Eigentlich hassen sie alles, vor allem Menschen.“

--

MUSIK

### Moderation

Vier Terminals. Sechs Landebahnen. Riesige Ausmaße auf einer Fläche von 9.000 Hektar - das entspricht etwa der von Manhattan. Und nicht zuletzt: Immer weiter explodierende Kosten, zuletzt auf umgerechnet 32 Milliarden Euro. Man könnte das Bauprojekt nordwestlich der Istanbuler Innenstadt getrost Wahnsinn nennen.

Für andere ist der neue Flughafen schlicht: eine Notwendigkeit. Um die Wirtschaft voranzubringen. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Ganz zweifellos aber handelt es sich um ein gigantisches Investitionsprogramm für Turkish Airlines, die teilstaatliche Fluggesellschaft. Schon jetzt expandiert sie so schnell und effizient wie kaum eine andere in der Welt - immer flankiert von der Regierung Erdogan. Mit dem 3. Flughafen will sie zur größten Airline der Welt

aufsteigen. Er könnte die etablierten europäischen Drehkreuze wie London, Paris und Frankfurt/Main in den Schatten stellen. Verantwortlich dafür sind nach Ansicht von Turkish Airlines-Chef Temel Kotil vor allem die dortigen Nachtflugverbote und Beschränkungen beim Bau neuer Start- und Landebahnen - und die Angst der EU-Politiker vor dem Verlust von Wählerstimmen.

## **REPORTAGE 2: Ein Flughafen für Turkish Airlines**

ATMO Start Flugzeug

Im Minutentakt heben die Passagierjets von der Piste ab in den leicht smogverhangenen Himmel Istanbuls. Die meisten Flugzeuge der Marken Airbus und Boeing tragen das rot-weiße Logo von Türk Hava Yollari, oder auch: Turkish Airlines. Istanbuls Flughafen Atatürk auf der europäischen Seite der Stadt, benannt nach dem Staatsgründer, ist zuletzt vor 15 Jahren modernisiert und erweitert worden. Ein zweiter Flughafen kam 2001 auf der asiatischen Seite hinzu.

Alle 60 Sekunden startet oder landet eine Maschine auf dem Atatürk Airport. Doch für Temel Kotil ist das noch nicht genug. Der Vorstandsvorsitzende von Turkish Airlines sitzt in seinem Büro und blättert stolz in einem bunten Heft mit Tabellen und Grafiken, fährt mit seiner Kugelschreiberspitze das rasante Wachstum seines Unternehmens ab.

SPRECHER „Wir haben inzwischen 300 Flugzeuge, unser Ziel sind 450. In nur zehn Jahren sind wir um 400 Prozent gewachsen. Der Gewinn hat sich versiebenfacht, die Anzahl der Flugverbindungen ebenfalls. Wir fliegen fast 300 Ziele weltweit an. Aber wir sollten uns nicht ausruhen. Wir müssen das Bild vervollständigen. Heute fliegen wir täglich 1200 Mal. Das sollten wir auf 2000, ja 3000 am Tag steigern. Eine dreifache Steigerung sollte drin sein. Die Vergangenheit müssen wir hinter uns lassen.“

Auf den Lippen des 57-Jährigen erscheint ein verschmitztes Lächeln, darüber trägt er den für gläubige Anatolier typischen kurz gestutzten Oberlippenbart. Kotil hat in den USA Flugzeugtechnik studiert. Als die AKP-Regierung die Privatisierung der einst defizitären Staatsairline einläutete, kletterte Kotil an deren

Spitze. Danach ging es auch für Turkish Airlines nur noch nach oben, weiterhin mit tatkräftiger Unterstützung der Regierung Erdogan. Die ließ in der ganzen Türkei zwei Dutzend neue Flughäfen bauen. Und nun bekommt Temel Kotil endlich den Mega-Airport, den er braucht auf dem Weg zur größten Fluglinie der Welt. Schon jetzt fertigt Turkish Airlines 60 Millionen Passagiere ab.

SPRECHER „Mit dem neuen Flughafen können wir das auf 80-90 Millionen im Jahr steigern. In diesem Jahr haben 12 Millionen Ausländer Istanbul besucht. Damit sind wir an New York vorbeigezogen! Mit dem neuen Flughafen rechnen wir mit 30 Millionen Touristen. Der Airport wird so viel Geld verdienen, dass er dem Staat allein an Pacht jährlich eine Milliarde Dollar überweisen wird. Aber dieser Airport wird nicht nur für uns allein gebaut, sondern für die ganze Welt. Wenn er fertig gestellt ist, werden auch andere Airlines aus Europa, aus China, aus dem Fernen Osten und anderswo ihn als Drehkreuz nutzen oder Touristen nach Istanbul bringen.“

ATMO Großküche

In der Küche des Caterers von Turkish Airlines, ein paar hundert Meter von der Firmenzentrale entfernt. Auf quadratmetergroßen Blechen brutzeln Köfte, türkische Hackfleischklöße aufgereiht vor sich hin. 200.000 Mahlzeiten werden hier am Tag von 4000 Mitarbeitern zubereitet. An den bereitstehenden riesigen Trolleys kleben Schilder mit den Flugzielen. Mogadischu steht auf einem der zum Abtransport fertigen Essenswagen. Turkish Airlines fliegt allein in Afrika 42 Ziele an. Während andere Fluglinien auf Kurz- und Mittelstrecken den Passagieren nur noch gegen Aufpreis Essen reichen, bietet die Fluglinie zwischen Istanbul und Berlin auch Economy-Passagieren zwei Menüs zur Auswahl. Business-Gäste werden an Bord von einem Koch verwöhnt, der die Gerichte frisch zubereitet. Tempel Kotil ist sich sicher: Dieser außergewöhnliche Service trägt zum Wachstum bei. Heute fliegt Turkish von Istanbul aus selbst deutsche Provinzflughäfen wie Münster, Bremen oder Friedrichshafen an. Kotil lächelt wieder.

SPRECHER 1 „Uns gefällt das: Angenommen ein türkischer Geschäftsmann hat etwas in Friedrichshafen zu tun. Und schon ist er mit uns vor Ort! 14 Städte fliegen wir allein in Deutschland an! Wir füllen die Flugzeuge aber nicht nur mit den in der Region um Friedrichshafen lebenden Türken oder deutschen Türkei-Touristen. Wer aus Süddeutschland nach Dubai fliegen möchte - der findet keine bessere Verbindung als mit uns über Istanbul.“

Hinter vorgehaltener Hand monieren Konkurrenten wie Lufthansa, dass Turkish nur dank eines Staatsanteils von weiterhin 49 Prozent und

niedrigen Löhnen so expandieren könne. Und streiken dürften Angestellte bei Turkish auch nur auf dem Papier. Kotils Lächeln verschwindet aus seinem Gesicht. Er zeigt auf eine Grafik, die die Effizienzsteigerung belegen soll:

SPRECHER "Unsere Löhne sind nicht niedrig, aber unsere Lohnkosten sind es. Den Grund können Sie hier sehen: Heute kommen doppelt so viele Passagiere auf einen Angestellten als vor zehn Jahren."

ATMO Flugzeugstart

Draußen vor der Zentrale von Turkish Airlines hebt wieder einer ihrer Flieger ab. In spätestens drei Jahren wird der Atatürk-Flughafen für Turkish Airlines Geschichte sein. Ihre neuer Flughafen der Superlative heißt dann: Recep Tayyip Erdogan.

--

MUSIK

## LITERATUR 2

*„Im Sommer begannen der Architekt Sinan und die vier Schüler mit der Arbeit an ihrem bisher größten Unternehmen: der Süleymaniye-Moschee, die der Sultan für sich selbst in Auftrag gegeben hatte. Sie sollte seinen Namen bis in alle Ewigkeit preisen. Lange vor der Grundsteinlegung ließ sich Sinan von Schlachtern Rinder- und Schafskadaver bringen. Die Tierleichen wurden an Eisenringen aufgehängt und an möglichen Bauplätzen der Verwesung überlassen. Alle paar Tage prüfte Sinan das Fleisch. Wo der Verfall schneller voranschritt, herrschte eine höhere Luftfeuchtigkeit. Da Feuchtigkeit an Bauwerken nagte wie Motten am Stoff, mied er diese Stellen und wählte einen Ort, an dem die Luft trocken und der Boden fest genug war, um einem Erdbeben standzuhalten. Hoch oben über einem Hügel würde die Moschee über die ganze Stadt wachen wie der Herrscher, nach dem sie benannt war.“*

MUSIK

## Moderation

Ein Stadion trägt Erdogans Namen, eine Istanbuler Fähre, ein Damm in Artvin, eine Universität, etliche Trams, Parks, ein Parfüm - und nun möglicherweise ein Flughafen. Bei den Neuwahlen zum Parlament Ende des vergangenen Jahres hat seine AKP die absolute Mehrheit zurückerobert: Der türkische Präsident, der in seiner Kindheit in einem Istanbuler Hafenviertel Sesamkringel verkaufte und den nun viele einen „modernen Sultan“ nennen, baut an den Fundamenten seiner Macht. Doch es gibt Zweifel daran, ob sie wirklich stabil sind.

Man denke an die Proteste im Sommer 2013 in Istanbul: Zunächst entbrannten sie an der Bebauung des zentralen Gezi-Parks, weiteten sich dann aber zu landesweiten Demonstrationen gegen Erdogans islamisch-konservative AKP-Regierung aus. Sie offenbarten den tiefen Riss durch die türkische Gesellschaft. Ein Riss, der sich auch beim Thema 3. Flughafen zeigt. Regierungsnahe Zeitungen überschlagen sich vor Enthusiasmus. Ganz anders die Stimmung in den betroffenen Gegenden, wo sich die Bagger bereits ihren Weg durch die Landschaft graben...

### **REPORTAGE 3: Das Widerstandsdorf**

ATMO

Mustafa Bozkurt drückt eine niedrige Stalltür auf. Süßlich-dampfender Stallgeruch schlägt ihm entgegen. Dutzende Augenpaare glotzen ihn an. Die Kälber drücken sich ängstlich an die Wand. Bozkurts streckt seine Hand nach einer der feuchten, braunen Schnauzen aus:

SPRECHER „Ich habe noch 13 Stück Vieh. Jetzt im Winter sind sie vier Monate im Stall, danach sollten sie eigentlich auf die Wiesen hinter meinem Haus.“

ATMO

Der 50-Jährige geht in seinen ausbeulten Hosen an dem grob verputzten Haus vorbei und bleibt stehen. Dahinter erstrecken sich



grüne Hügel mit Nussbäumen und Schirmkiefern. Doch nach ein paar hundert Metern endet die Idylle jäh in einer gigantischen braunen Baulandschaft. Muldenkipper schieben sich wie eine Ameisenprozession durch das Gebiet, in Reih und Glied, mal vor, mal zurück. Die aufgerissene Erdlandschaft endet am Ufer des Schwarzen Meeres. Dort lag einst einer der schönsten Strände für erholungssuchende Istanbuler. Jetzt entsteht dort der dritte Istanbuler Flughafen. Gleich neben Mustafa Bozkurts Dorf Yeniköy. Der Landwirt rückt seine schiefe Brille zurecht und schaut mit zusammengezogenen Augenbrauen zu dem Baustellentreiben hinüber:

SPRECHER „Wir in unserem Dorf haben Grundstückstitel mit dem Stempel der Türkischen Republik. 200 Grundstücke von uns sind auf dieser Baustelle dort verschwunden. Einfach so vereinnahmt. Nur für ganze 100 haben wir eine lächerliche Entschädigung erhalten. 2000 Dönüm wurden einfach so enteignet. Und selbst wenn die ganze Welt diesen Flughafen will - für mich bleibt er mit diesem Unrecht verbunden.“

2000 Dönüm - das entspricht 200 Hektar oder der Fläche von Monaco. Bozkurts Vorfahren waren vor 90 Jahren aus Griechenland vertrieben worden. Die neu gegründete türkische Republik hatte den Flüchtlingen das Land am Schwarzen Meer zugewiesen - gut 40 Kilometer von Istanbul entfernt. Nun will derselbe Staat ihnen wieder alles nehmen. Mustafa Bozkurt schüttelt immer wieder den Kopf. Ein Nachbar kommt hinzu. Auch ihm ist die Wut deutlich anzumerken:

SPRECHER (Nachbar) „Wir wissen nicht, was wir machen sollen! Wohin sollen wir denn gehen? Sollen wir auch noch nach Istanbul, in die Stadt? Oder hat jemand einen anderen Vorschlag? Glauben Sie, es ist leicht, einfach so den Heimatort und seinen Besitz zu verlassen?“

5000 Kipper sind täglich auf den Areal unterwegs. Aus dem ganzen Land sind die LKW hierher beordert worden. Erdreich wird ständig hin und her bewegt. Üblicherweise werden Flughäfen an passenden Orten gebaut. Hier wird der Ort passend gemacht.

Ein Mütterchen mit Kopftuch und ärmelloser Strickjacke über dem Kittel steigt behände die Eingangsstufen des Hauses herab. Bozkurts Mutter, 82 Jahre alt, 12 Enkelkinder. Ihre wachen Augen erfassen schnell, worum es sich dreht. Immer wieder kommen Journalisten nach Yeniköy. Das Dorf, das den Flughafen nicht will. Die alte Frau winkt ab:

SPRECHERIN „Meine Güte! Was soll ich über diese Baustelle dort drüben schon denken? Unsere Äcker, Felder und Gärten werden verschwinden. Ich werde das Ende dieses Dorfes vielleicht nicht mehr erleben. Ich habe denen gesagt: Wenn ihr uns unser Land nehmt, dann

nehmt doch auch gleich unsere Leben.“

Die Dorfbewohner haben Anwälte engagiert, wollen gegen die Enteignung vor das Verfassungsgericht in Ankara ziehen. Und zur Not bis vor den Europäischen Menschenegerichtshof. Viele Jahrzehnte lang lebte das Dorf Yeniköy ein bescheidenes Dasein im Schatten der Millionenmetropole am Bosphorus. Die Stadt schien weit genug weg. Ungefähr dort, wo heute der neue Flughafen entsteht, standen ein paar kleine Kohlegruben. Auch nicht schön anzusehen, aber die störten Mustafa Bozkurt und die anderen im Dorf nicht bei Gemüseanbau und Viehwirtschaft. Langsam geht Bozkurt eine kleine Straße hinauf und bleibt am Ende des Dorfes stehen. Unter ihm liegt ein breiter Strand, die Winterwellen des Meeres schlagen unruhig dagegen. Ein dunkelbrauner Schleier zieht sich am Ufer entlang.

SPRECHER „Dort, sehen sie den Schlamm? Ein Teil des Ufers wird aufgeschüttet, der Schlamm verseucht unseren schönen Strandabschnitt. Und außerdem nehmen sie Sand von unserem Strand und verbauen ihn. Muss das sein? Können die keinen Bausand kaufen?“

Ein Teehaus ein paar Straßen weiter: Ein paar alte Männer sitzen auf einfachen Holzstühlen, als Mustafa Bozkurt eintritt. Durch die Fenster zieht es, ein Kanonenofen in der Mitte des kargen Raumes soll ein wenig Wärme spenden. Umgerechnet 30 Euro pro Quadratmeter hat der Staat denjenigen gezahlt, deren Grundstückstitel aberkannt worden sind. Dabei, da sind sich im Teehaus alle einig, ist das Land mindestens das Zehnfache wert. Bozkurt rührt langsam den Zucker in dem Teeglas, das vor ihm auf dem Tisch steht und schaut aus, als wisse er sehr wohl, dass er, der Bauer aus dem Dorf Yeniköy, sich Tayyip Erdogan nicht in den Weg stellen kann:

SPRECHER „Nicht ein einziger Gesandter der Regierung ist hier ins Dorf gekommen und hat uns darüber aufgeklärt, um was für ein Projekt es sich bei dem Flughafen handelt. Und was das für uns bedeutet! Was wir darüber wissen, haben wir gehört oder irgendwo gelesen. Nicht ein einziger Beamter ist zu uns gekommen und hat mit uns geredet!“

--

MUSIK

## LITERATUR 3

*„Das Areal rund um die die Hagia Sophia war im Laufe der Jahre unrechtmäßig mit armseligen Hütten zugebaut worden. Sinan hatte beim Oberkadi von Istanbul mehrere Beschwerden eingereicht, doch nichts war geschehen. Man hatte eine Kommission gegründet. Der Oberkadi, der Imam der Moschee, Religionsgelehrte und die dienstältesten Konstrukteure und Mauerer sollten den Schaden gemeinsam begutachten und über das Ergebnis ihrer Begehung berichten. Danach sollte Sinan – das Einverständnis des Sultans vorausgesetzt – die Hagia Sophia restaurieren. „Dazu muss ich nach Istanbul zurückkehren, und ich will, dass ihr mitkommt.“ Jahan neigte beflissen den Kopf. Welche Ehre, dieses architektonische Juwel – einst geliebte Basilika, nun prächtige Moschee – instand setzen zu dürfen. Gleichzeitig aber hatte Jahan das Gefühl, dass an der Sache mehr war, als man sie wissen ließ, und er sagte: „Sollte unser Sultan in die Restaurierung der Moschee einwilligen, was geschieht dann mit den umliegenden Häusern?“ Auf Sinans Gesicht fiel ein Schatten. „Sie werden abgerissen.“ Jahan schnappte nach Luft. Jetzt erkannte er das Dilemma. Sein Meister hatte zwischen den Menschen und dem Bauwerk wählen müssen und sich klar für das Bauwerk entschieden.*

## MUSIK

### Moderation

Erdogans politischer Aufstieg ist eng mit dem steilen Wachstum der türkischen Wirtschaft verknüpft: Bereits als Bürgermeister von Istanbul trieb er die Modernisierung der Infrastruktur voran. Während seiner Zeit als Ministerpräsident glänzte die Türkei mit Traumwachstumsraten. Zum 100. Gründungsjubiläum der Republik 2023 will das Land zu den zehn größten Volkswirtschaften der Welt zählen. Dafür treibt Erdogan gleich mehrere gigantische Infrastrukturprojekte voran – der neue Flughafen ist nur eines davon. Da ist die dritte Brücke über den Bosphorus mit zwei Schienen- und acht Autospuren sowie Pfeilern, die mit 322 Metern zu den höchsten weltweit gehören sollen. Um die Bosphorus-Meerenge zu entlasten, soll es nach dem Willen des Präsidenten

demnächst eine alternative Schiffsroute zwischen Marmara-Meer und Schwarzem Meer geben: "Kanal Istanbul", eine künstliche Wasserstraße. Erdogan selbst hat das Projekt einmal als "verrückt" bezeichnet.

Doch für Kritiker dient all das vor allem dazu, erste Krisensymptome zu überdecken: Ein Schein-Boom, der darüber hinwegtäuschen sollte, dass das Wirtschaftswachstum abflaut, die Lira an Wert verliert, die Arbeitslosenquote zuletzt auf rund 11 Prozent kletterte. Dazu kommen Zweifel, ob die geplanten Großprojekte der ganzen Gesellschaft zu Gute kommen - oder am Ende nur Investoren und Spekulanten nutzen werden.

#### **REPORTAGE 4:** Goldgräberstimmung in Arnavutköy

ATMO Straße

Der Verkehr rauscht schon so dicht durch die enge Hauptstraße von Arnavutköy wie im 40 Kilometer entfernten Istanbul Stadtzentrum. Ein paar Elektronik- und Handyläden, Imbissbuden und - in der Mitte eines kleinen Parks - das obligatorische Atatürk-Denkmal.

Wie ein „Eldorado“ sieht der Ort nicht gerade aus - trotz der idealen Lage am Schwarzen Meer, auf der europäischen Seite Istanbuls. Dennoch herrscht hier Goldgräberstimmung: Rund um das Rathaus reiht sich ein Immobilienbüro an das andere. Und fast alle werben in ihren Schaufenstern mit Computeranimationen der drei Megaprojekte der Regierung Erdogan: 3. Flughafen, dritte Brücke, zweiter Bosphorus. Denn Arnavutköy und seine 230.000 Einwohner liegen mittendrin in einer sich rasant entwickelnden Boom-Region.

ATMO

Bekir Karabudak steht vor einem großen Bildschirm, der gegenüber einer Sitzgruppe an der Wand seines Büros hängt. Zwei einfach gekleidete Besucher folgen dem Vortrag des Immobilienmaklers mit hochgezogenen Augenbrauen. Sie erwähnen eine Erbschaft -und dass sie sich gerne einen Überblick über die Marktlage rund um Arnavutköy verschaffen wollen. Die linke Hand in der Tasche seiner schwarzen Lederjacke, fährt Karabudak die auf den Bildschirm geworfenen Luftaufnahmen mit seinem rechten Zeigefinger entlang, ab und zu macht er imaginäre Kreise um bestimmte Areale. Sein Mitarbeiter steuert die Aufnahmen von seinem Schreibtisch aus.

SPRECHER "Die wertvollsten Grundstücke kann ich Ihnen hier entlang des geplanten zweiten Bosphorus, dem Kanal Istanbul anbieten. Das Bauministerium hat soeben die ersten Landstücke zur Bebauung freigegeben. Dann sind auch die Gebiete rund um den neuen Flughafen sehr zu empfehlen. Da ist man dann auch schnell mit der Autobahn."

Innerhalb von nur zehn Jahren hat sich die Einwohnerzahl von Arnavutköy nahezu verdoppelt - Tendenz weiter steigend. Die Regierende AKP gewinnt hier regelmäßig mehr als 50 Prozent der Stimmen. Durch die zahlreichen Baustellen sind schon jetzt tausende Arbeitsplätze geschaffen worden. Das lockte auch Immobilienmakler Bekir Karabudak hierher. Der kräftige Mann mit dunklen Bartschatten kam aus dem anatolischen Elazığ hierher in die Region Trakien. 4000 Makler soll es in und um Arnavutköy inzwischen geben. Karabudak setzt sich in einen der dicken Ledersessel und nimmt einen Schluck aus seiner Mokkatasse, bevor er sich wieder an seine Besucher wendet:

SPRECHER "Ein Dönüm, also knapp 1000 Quadratmeter kosteten vor zehn Jahren in dieser Gegend noch 40.000 Lira, umgerechnet 12000 Euro. Jetzt liegt der Preis bei 350.000 Lira. Aber warten sie ab: Wenn hier in zwei Jahren die ersten Flugzeuge landen, werden die Preise noch einmal in die Höhe steigen. Dann wird auch der Verkehr über die dritte Brücke rollen, über die Autobahn und dann über noch eine Schnellbahntrasse. Alles rollt hier vorbei. Schon jetzt sind die Gebiete für neue Wohnsiedlungen ausgewiesen. In manchen Gebieten Einfamilien villen, anderorts eher sozialer Wohnungsbau. Dazu kommen dann Infrastruktur und Fabriken. Und nicht zu vergessen: der Kanal Istanbul. An beiden Uferseiten werden Siedlungen entstehen. Am Ende werden hier 7,5 Millionen Menschen leben. Ein neues Istanbul."

Kanal Istanbul. Für Immobilienspekulanten und Investoren klingt das noch verheißungsvoller als „3. Flughafen“. Auf dem Beistelltisch in Karabudaks Büro liegt eine Hochglanzbroschüre mit dem Titel *Kanal Istanbul*. Auf dem Umschlag ist eine Wasserstraße mit Ausflugschiffen und Ufer villen zu sehen. Der Kanal, auch ‚2. Bosphorus‘ genannt, soll spätestens im Jahr 2023, dem 100. Geburtstag der türkischen Republik das Marmara-Meer mit dem Schwarzen Meer verbinden. Staatspräsident Erdogan bezeichnete den geplanten Bau als ‚eines der größten Projekte aller Zeiten‘, das den Panama- und den Suez-Kanal überstrahlen werde. Die Wasserstraße soll 150 Meter breit und 25 Meter tief werden und täglich bis zu 160 Handelsschiffen und Tankern die Möglichkeit der Passage bieten. Größenwahn, nennen Kritiker Erdogans dieses Projekt. Bekir Karabudaks Augen aber leuchten, wenn die Rede auf den Staatspräsidenten kommt. Erdogan habe mit dem rasanten Wirtschaftswachstum während der vergangenen 13 Jahre das Fundament für solche Visionen gelegt. Von Gerüchten, der Regierung drohe das

Geld auszugehen und der 2. Bosphorus werden womöglich nie gebaut, will der Makler nichts wissen:

SPRECHER „Nein, der Kanal Istanbul wird kommen, daran glauben wir fest. Der Plan steht. Wie lang er sein wird, wie tief, wie breit und wo er lang führen wird. Unser Staatspräsident, unser Ministerpräsident und unser Verkehrsminister haben alle gesagt, dass der Kanal kommen wird. Nur die Ausschreibung ist noch nicht durchgeführt. Aber die wird sicher bald kommen.“

Ehemals fast wertloses Weideland wird bei Karabudak zu Gold. Er verkauft Land nicht in kleinen Parzellen, sondern gleich hektarweise. Eine Wald- und Wiesenlandschaft, die Naturschützer besonders wegen der Zugvögel für ökologisch wertvoll halten. Der Makler macht eine abwehrende Handbewegung:

SPRECHER “Das Flughafenareal war doch kein Waldgebiet. Da gab es ein paar Kohlengruben und Wiesen. Dort den größten Flughafen der Welt zu bauen, ist doch eine Aufwertung für die Gegend. Nun ja, für die Autobahn von der neuen Bosphorusbrücke hierher werden Bäume gefällt. Aber dafür wird an anderer Stelle wieder aufgeforstet. Und dann bleiben entlang der Schwarzmeerküste ja auch noch touristische Gebiete übrig, wo man sich erholen kann.“

Die Besucher haben sich verabschiedet. Über den Grund ihres Interesses wollten sie mit der Presse lieber nicht reden. Wie die meisten Investoren suchen auch sie kein Grundstück für ein Eigenheim. Arnavutköy ist der Tipp für Investoren auf der Suche nach dem schnellen Geld. Karabudak lehnt sich zufrieden zurück. Er weiß: Die nächsten Kunden werden nicht lange auf sich warten lassen:

SPRECHER “Für Arnavutköy interessiert sich jetzt die Welt! Aus der ganzen Türkei bekomme ich Anfragen nach Investitionen. Gleichzeitig habe ich Kunden aus arabischen Ländern, außerdem kommen Türken aus Frankreich und Deutschland hierher.“

MUSIK

Literatur 4
-------------

*„So geschah es, dass an einem frühen Tag im Ramadan, im Dezember des Jahres 1574, Sinan in seiner Eigenschaft als Hofarchitekt und sein Schüler Jahan den Auftrag erhielten, in den Gärten der Hagia Sophia ein Mausoleum zu errichten, das in Größe und Ansehnlichkeit fünf Prinzen geziemte, den Brüdern von Sultan Murad, aber mit seiner Größe und Ansehnlichkeit nicht daran erinnern durfte, dass man sie in der Nacht seiner*

*Thronbesteigung auf sein Geheiß erdrosselt hatte. Keiner der Anwesenden ahnte, dass Jahre später, als Sultan Murat starb, in einer ebensolchen Nacht, als der Wind ächzte und die Tiere in der Menagerie brüllten, seine eigenen Söhne - alle neunzehn - mit einer Bogensehne aus Seide erdrosselt wurden, um nicht ihr edles Blut zu vergießen. Und man sie, wie es das Schicksal wollte, in dem Mausoleum begrub, das der Architekt und seine Schüler gebaut hatten."*

MUSIK

### Moderation

Nicht nur bei enteigneten Hausbesitzern ist der geplante Flughafen heftig umstritten: Auch Umweltschützer warnen vor den unabsehbaren ökologischen Folgen des Großprojekts. In einem Bericht der türkischen Umweltverträglichkeitsprüfung heißt es, dass sich rund 2,5 Millionen Bäume auf dem Baugelände befinden.

Im Februar 2015 durchkreuzte ein Verwaltungsgericht die ehrgeizigen Pläne kurzfristig und ordnete einen vorläufigen Baustopp an. Umweltbedenken von Anwohnern und weitere Vorschriften seien nicht ausreichend beachtet worden. Aber Erdogan hat den Flughafen zur Chefsache erklärt. Alle Klagen gegen das Vorhaben wurden abgeschmettert. Auch Ermittlungen wegen des Verdachts von Korruption gegen das türkischen Baukonsortiums verliefen im Sande. Die Gegner des Projekts, so der Staatspräsident, seien vom Ausland gelenkte Ignoranten, die den wirtschaftlichen Aufschwung der Türkei verhindern wollten. Den Ermittlern warf er mangelnde Vaterlandsliebe vor.

Verstummt ist er nicht, der Widerstand gegen den 3. Flughafen - aber er ist stiller geworden.

## REPORTAGE 5: Waldschützer auf verlorenem Posten

ATMO

Ein weiß-blau gestrichenes Fischerboot liegt einsam an der Mole des kleinen Hafens. Die Netze liegen übereinander geworfen an Bord. Hinter dem Hafen schmiegen sich kleine Häuschen an die Hänge, einige sind noch aus Holz gebaut. Aber auf der anderen Seite ragt ein Stahlskelett schemenhaft in den trüben Winterregen - aufrecht gehalten von Stahlseilen, die sich Spinnenweben gleich von den Riesenpfosten zum Boden spannen. Es sind die Pfeiler der neuen, der dritten Brücke über den Bosphorus. In wenigen Monaten schon soll sie vollständig über die Meerenge gespannt sein. Die 3. Brücke für den 3. Flughafen. Dort, wo der Bosphorus auf das Schwarze Meer trifft.

ATMO

Noch so ein Wahnsinnsprojekt der Regierung Erdogan, das irgendwie aufgehalten werden müsste, findet Emin Turan. Der Frührentner wartet mit hochgezogenen Schultern im Regen vor dem Cafe des Dorfes Garipce - eigentlich ein Stadtteil Istanbuls - im Regen und nimmt einen tiefen Zug aus seiner Zigarette. Die Spitzen seines grauen Schnauzbartes sind nikotingelb. Turan gehört zu den „Verteidigern des Nordwaldes“, einer Umweltorganisation, die das letzte zusammenhängende Waldgebiet Istanbuls vor der Vernichtung retten will. Er wartet auf Sibel Aslan, eine der knapp 500 Dorfbewohner, die in schnellen Schritten auf das Cafe zugeeilt kommt. Auf ihrem nach hinten gebundenen rot getönten Haar glänzen ein paar Regentropfen. Kaum haben sich die beiden gesetzt und Tee bestellt, setzt ein heftiger Platzregen ein. Turan will von ihr wissen, wie die Brückenbaustelle das Dorfleben beeinträchtigt:

SPRECHERIN „Neulich habe ich entdeckt, dass sie Bauschutt von der Brücken-Baustelle in eine Bucht gekippt haben, in der ich als Kind immer schwimmen gegangen bin. Ich musste weinen. Unsere Fischer haben mir erzählt, dass die helle Beleuchtung der Brücke die Fische vertreibt. Sie fangen keinen Fisch mehr. Und unser Dorf ist in ein paar Jahren wohl auch nicht mehr da.“

SPRECHER „Zunächst sind immer alle Anwohner der neuen Baustellen begeistert. Sie glauben, dass ihre Grundstücke im Wert steigen werden. Zum sechsfachen Preis wollten sie ihr Land an den Staat verkaufen. Aber da hatten sie sich getäuscht. Die Regierung ordnete eine Verstaatlichung der für die Straßen und den Flughafen benötigten Ländereien an. Am Ende mussten sich die Leute mit einem Bruchteil des eigentlichen Wertes zufrieden geben.“

Inzwischen, so erklärt Emin Turan, habe sich im gesamten Dorf



Ernüchterung breit gemacht, bei vielen auch Wut über das rücksichtslose Vorgehen der Regierung - nicht nur bei Sibel Aslan:

SPRECHERIN „Die Einwohner dieses Dorfes wohnen noch zum großen Teil in alten Häusern. Manche stehen unter Denkmalschutz. Für jede Restaurierung brauchen die Menschen hier eine Genehmigung. Anbauen dürfen sie auch nicht. Aber so einen monströsen Brückenpfeiler dürfen sie uns einfach so vor die Nase setzen!“

ATMO

Mit dem Auto fährt Turan vom Bosphorus-Ufer in Serpentinaen wieder hinauf in den Nordwald. Das größte zusammenhängende Waldgebiet der Megametropole. Und das letzte. Schon jetzt ist es an zahlreichen Stellen auseinandergerissen und versehrt. Turan steuert sein Auto an Wohnsiedlungen mit Mauern und Wachschild vorbei; auch eine Universität hat mitten im Wald ihren Campus. Nachträglich legalisiert, sagt Turan und hält seinen Blick grimmig auf die Fahrbahn geheftet. Nach ein paar Kilometern macht er auf einer neu gebauten Brücke Halt und steigt aus.

ATMO

Unter ihm zieht sich bis zum Horizont eine braune Schneise schnurgerade durch den Kiefern- und Eichenwald: Das wird einmal die Autobahn, die die 3. Brücke mit dem 3. Flughafen verbinden soll. Achtspurig. Planieraupen fahren vor und zurück, Asphaltiermaschinen gehen in Stellung. Turan wendet den Blick ab.

SPRECHER „Das war einmal ein Gebiet mit einer vielfältigen Flora und Fauna. Wildschweine und Schakale hatten hier ihr Revier. Und es ist ein wichtiger Rastplatz für Zugvögel. Die hatten in der Nähe einen See. Den hat man einfach mit Bauschutt und Erde zugeschüttet. Und dann hatten hier Imker ihre Bienenstöcke. Hier wurde der beste Honig Istanbuls hergestellt. Aber auch das ist nun vorbei.“

ATMO

Ein paar Kilometer weiter teilt sich die Piste. Eine geplante Abfahrt verliert sich im Wald. Für Umweltschützer wie Emin Turan der Beweis, dass mit der Autobahn auch die Siedlungen kommen werden, auch wenn das offiziell abgestritten wird. Istanbul wird seinen letzten Wald in ein paar Jahren wohl endgültig geschluckt haben. Turan macht mit seiner rechten Hand eine ausladende Bewegung.

SPRECHER „Hier im Norden Istanbuls liegt die Lunge der Stadt, von hierher bezieht die Stadt ihr Trinkwasser. Wenn dieses Gebiet auch noch zur Bebauung freigegeben wird, dann ist Istanbul am Ende. Das ist ein Selbstmordprojekt...“

Dennoch glaubt er fest daran, wenigstens Teile davon stoppen zu können:

SPRECHER „Sie haben zwar schon viel asphaltiert und betoniert. Aber innerhalb von zehn Jahren würde sich die Natur alles wieder zurückholen. Darum kämpfen wir weiter. ... Auch wenn wir von der Polizei ständig beobachtet werden. Wir werden auch immer wieder verwarnt, wenn wir Protestaktionen planen. Neulich haben wir uns zum Beispiel an einen der Pfeiler der neuen Bosphorusbrücke gekettet.“

Aber das Gesicht des Endfünfzigers macht keinen kämpferischen Eindruck. Turan zündet sich eine Zigarette an, nimmt einen tiefen Zug und wendet sich dann von dem Anblick des vernarbten Waldstücks ab.

## LITERATUR 5

*„Ich denke jeden Tag an Istanbul. In ebendiesem Augenblick gehen die Menschen durch die Höfe der Moscheen und wissen nicht und sehen nicht. Wahrscheinlich glauben sie, die Bauten um sie stammten aus Noahs Zeiten, doch so ist es nicht. Wir haben sie errichtet: Muslime und Christen, Handwerker und Sklaven, Mensch und Tier, Tag für Tag. Aber Istanbul ist eine Stadt, die schnell vergisst. Dort ist alles in Wasser geschrieben; nur die Werke meines Meisters, die sind in Stein geschrieben.“*

MUSIK

Moderation:

„Drehkreuz für Erdogans neue Türkei: Istanbuls Mega-Flughafen.“ Das waren Gesichter Europas mit Reportagen von Gunnar Köhne. Die Literaturauszüge stammten aus dem Roman „Der Architekt des Sultans“ von Elif Shafak, erschienen 2015 im Verlag Kein & Aber – gelesen von Simon Roden. Musikauswahl und Regie: Babette Michel. Ton und Technik: Ernst Hartmann und Roman Weingardt.

Und am Mikrofon verabschiedet sich Jeanette Seiffert.

-----